

**Z TRADYCJI KOLARSTWA
NA ZIEMIACH POLSKICH
W GALICJI I NA PODKARPACIU
(1867-2007)**

W 140. rocznicę kolarstwa w Polsce

**pod redakcją
KAZIMIERZA OBODYŃSKIEGO
STANISŁAWA ZABORNIAKA**



**WYDAWNICTWO
UNIwersYTETU RZESZOWSKIEGO
RZESZÓW 2007**

Robert Gawkowski

Ewolucja kolarstwa w Warszawie w latach 1918–1939

Słowa kluczowe: Druga Rzeczpospolita, Warszawa, kolarstwo, Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, kluby sportowe

Key words: The Second Republic of Poland, Warsaw, cycling, Warszawskie Towarzystwo Cyklistów, sports clubs

Sport kolarski w Warszawie (a zarzem i w Polsce) swój początek datuje na 1886 rok, gdy założono WTC. Znamienne, że dzieje kolarstwa warszawskiego aż do 1925 roku wiazały się z rozwojem jednego tylko wyżej wymienionego towarzystwa. WTC dobrze wywiązało się z roli monopolisty sportu kolarskiego i po uzyskaniu przez Polskę niepodległości stolica była najświeższym ośrodkiem tej dyscypliny. Nic zatem dziwnego, że pierwszy ogólnopolski związek – Polski Związek Towarzystw Kolarskich (PZTK) powstał z inicjatywy WTC, a jego prezesem został stołeczny działacz Stanisław Bilikie¹.

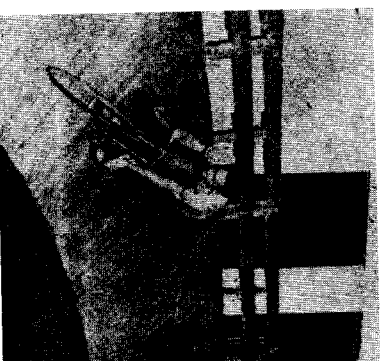


Fot. 1. 1925 r. Działacze WTC w charakterystycznych uniformach („Kurjer Sportowy”)

¹ Oficjalna nazwa związku brzmiała: Związek Polskich Towarzystw Kolarskich, ale powszechnie używano (także w oficjalnych dokumentach) nazwy PZTK. Związek powstał w Krakowie w dniach 15–17 sierpnia 1920 roku. W 1938 roku został przemianowany na Polski Związek Kolarski.

Początkowo największym zainteresowaniem działaczy kolarskich cieszyło się kolarstwo torowe. Pierwszy medal olimpijski – srebrny, uzyskany w 1924 roku, przypadł w udziale torowcom WTC (Tomasz Stankiewicz, Franciszek Szymczyk, Józef Lange, wspomagani przez zawodnika „Cracovii” Jana Łazarzkiego). Oprócz trzech wymienionych kolarzy olimpijczykiem (rezerwowym) należącym do WTC był też Wiktor Ryl.

Kolarze WTC dysponowali znakomitymi, jak na owe czasy, warunkami treningowymi. Od 1892 roku posiadali jedyny w Warszawie, w miarę nowoczesny obiekt sportowy – tor kolarski na Dynasach, unowocześniany w 1921 i 1926 roku. Obiekt ten umożliwiał także treningi w zimie.



Fot. 2. 1928 r. Zimowy trening na Dynasach

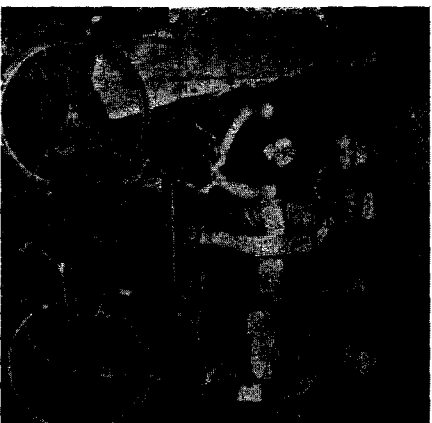
Dobry poziom sportowy i organizacyjny WTC sprawił, że zawody kolarskie na torze w latach dwudziestych cieszyły się dużym powodzeniem, a Dynasy niejednokrotnie gościły dobrych kolarzy zagranicznych.



Fot. 3. Mistrzostwa Polski w 1929 roku rozegrano na torze warszawskich Dynasów. Na zdjęciu zawodnicy WTC – gospodarza imprezy; z prawej mistrz kraju Henryk Szamota, z lewej L. Turowski („Stadjon”)

Popularność sportu kolarskiego spowodowała, że po 1925 roku monopol WTC na kolarstwo został przełamany i w ciągu 2–3 lat w stolicy powstało kilkanaście klubów sportowych, w których działały sekcje kolarskie. WTC w tym czasie powierzano wiele imprez mających rangę mistrzostw Polski. M.in. w 1928 r. Towarzystwo było organizatorem I Kolarskich Przelajowych Mistrzostw Polski o Puchar Gazety „Rzeczpospolita”.

Pierwszym przelajowym mistrzem Polski został Jan Głowacki z warszawskiego Amatorskiego Klubu Sportowego; ponieważ po raz trzeci zwyciężył w edycji rywalizacji gazety, otrzymał puchar na własność².



Fot. 4. Warszawska drużyna Amatorskiego KS. Stoją od lewej: Pobudejski – kierownik drużyny, Stefański, Wisznicki, Głowacki i Krawczyk

Efektem tego było powołanie w 1928 roku Warszawskiego Okręgowego Związku Kolarskiego. Pierwszymi rywalami WTC były: AKS i Kolo Kolarzy Gazowni (od 1927 roku „Świt”), TG „Sokół”, Pruszków-TC i drużyny robotnicze („Skra”, „Marymont”, zgłoszone do PZTK jako Związek Robotniczych Stowarzyszeń Sportowych). W formie turystycznej kolarstwo uprawiali również warszawscy harcerze.

W tym samym czasie powstawały także sekcje kolarskie w klubach żydowskich („Hakoah”, „Makabi”³, ŻITC), ale WTC, mające sympatie narodowe, stroniło od jakiegokolwiek kontaktu z tymi niepolскими, w sensie narodowym, klubami.

² Kolarski bieg na przelaj o Mistrzostwo Polski, „Stadion” 1928, nr 43, s. 14.

³ W sprawie pisowni „Makabi” lub „Makkabi” – w okresie dwudziestolecia międzywojennego w Polsce używano obu form. Według ustaleń J. Rokickiego, nazwa „Makkabi” pisana przez dwie litery „k” zarezerwowana była dla ogólnopolskiego stowarzyszenia żydowskiego, natomiast nazwy z jedną literą „k” używano dla oznaczenia pojedynczego klubu, np. ZKS „Makabi” Grodno itd. Powodem takiej decyzji było zajmowanie w wielu przypadkach pomieszczeń przez obie organizacje pod jednym adresem. Zarząd Ogólnopolski „Makkabi” i stołeczny klub żydowski „Makabi” posiadały swoje biura w lokalu przy ul. Nalewki 2a. Aby dokładnie rozdzielać korespondencję, stosowano właśnie tę zasadę, choć – jak podaje J. Rokicki – nie zawsze przestrzegano.

iii. uniemożliwiając im korzystanie z toru na Dynasach. Wszystko wskazuje na to, że to właśnie działacze WTC, którzy do początku lat trzydziestych mieli największy wpływ w PZTK, blokowali przystąpienie kolarzy żydowskich do związku⁴.



Fot. 5. Delegacja kolarzy-harcerzy przed grobem Nieznanego Żołnierza w trakcie Ogólnopolskiego Zjazdu w Warszawie w 1927 r. („Stadion” 1927, nr 19, s. 13)



Fot. 6. Wizyta delegacji kolarzy WTC w Belwederze u prezydenta S. Wojciechowskiego na początku maja 1926 r.

⁴ Por. art. Henryka Lesera („Nasz Przegląd” 1932, 24 kwietnia, s. 6), w którym autor pisze m.in.: *Paragraf aryjski w sporcie polskim narazicie zniszczy, a także opinie zawarte w piśmie klubowym „Makabi” 1930, nr 5–7, s. 41. Grawitowanie WTC w stronę endecji nigdy nie zostało w dotychczasowych pracach jasno wskazane. Problem ten poruszam w swojej pracy doktorskiej „Warszawskie kluby sportowe w latach 1918–39, ich rola społeczno-polityczna”, która najprawdopodobniej ukaze się na początku 2007 roku.*

Sezon 1928 r. warszawscy kolarze podporządkowali przygotowaniom do igrzysk olimpijskich. Wczesną wiosną odbyły się między innymi sprinterskie mistrzostwa Warszawy o nagrody znakomitego kolarza Piotra Tkaczyka. Jak donosił sprawozdawca „Stadionu”, niesprzyjająca aura spowodowała, że *odbyły się przy przerzedzonych trybunach (...)* a do uzyskania mistrzostwa wystarczały *takie czasy 13,0 i 13,4 s (...)*. Zawody krótkodystansowe (200 m) na torze warszawskim odbywały się przy dominacji najlepszego wówczas kolarza Podgórskiego, który wygrał wszystkie wyścigi (200 m ze startu zatrzymanego i 200 m ze startu kłonego). Dobrze spisał się na tych zawodach długodystansowiec Oksiuycz, który zajmując drugie miejsce, zadziwił opinię publiczną. Na uwagę zasługuje fakt przeprowadzenia na tej imprezie wyścigów dla juniorów o nagrodę *naramenników młodzieży*⁵.



Fot. 7. Pamiątkowe zdjęcie uczestników Wyścigów Kolarskich o Mistrzostwo Warszawy w 1928 r.

Wraz z większą ilością klubów, w których uprawiano kolarstwo, powiększyła się też liczba obiektów przeznaczonych do uprawiania kolarstwa torowego. W 1928 r. „Skra” na swoim stadionie wybudowała tor ziemny, a dwa lata później otwarto na Stadionie WP tor betonowy. Okazało się jednak, że apogeum zainteresowania kolarstwem torowym minęło i mimo wprowadzenia różnych innowacji, jak np. jazda za motorem, publiczność wolała przyglądać się zmaganiom na szosie. W dodatku zarówno tor na „Skrze”, jak i na Stadionie WP był wadliwie wykonany i szybko przestał służyć kolarzom⁶.

⁵ Kolarskie mistrzostwa Warszawy, „Stadion” 1928, nr 25, s. 12.

⁶ Tor kolarski na „Skrze” rozmył się podczas roztopów i był nie do użytku już w 1929 roku. Od tego momentu oznaczał boisko „Skry”, tworząc nasyp służący tylko publiczności. Tor na stadionie



Fot. 8. 1928 r. Dynasy – wyścigi kolarskie za motorem („Stadion” 1928, nr 34, s. 16)



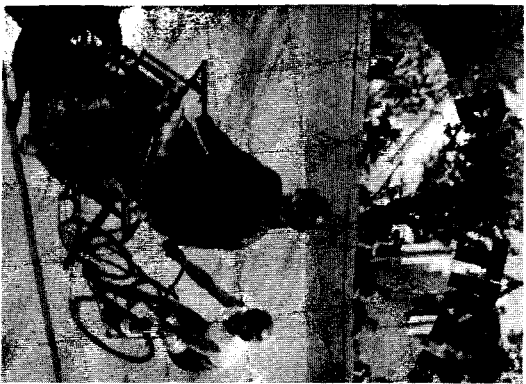
Fot. 9. Kolarze warszawskiej „Skry” w 1928 roku. Sekcja miała ambicje uprawiać kolarstwo torowe, szosowe i prowadzić działalność turystyczną. Na ambicjach się skończyło i rowerzyści „Skry” prowadzili jedynie działalność rekreacyjną

Kolarstwo torowe powoli zaczęło ustępować pola kolarstwu szosowemu, a prawdziwym ciosem było zamknięcie i likwidacja w 1937 roku stadionu na Dynasach⁷. Co prawda, kolarstwo torowe uprawiano jeszcze w „Polonii”, „Sy-

wojska Polskiego (dzisiejszy stadion „Legii”), uznawany za niebezpieczny, zamknięto w czerwcu 1935 roku. Pozostałości tego toru ostatecznie rozebrano w końcu lat czterdziestych XX w.

⁷ Dynasy należały do arystokraty Seweryna Czetwertyńskiego (wieloletniego prezesa WTC, a od 1927 roku prezesa honorowego), który w 1936 odsprzedał stadion i teren przyległy pod zabudowę mieszkaniową. W dotychczasowych opracowaniach historycy nie mogli zrozumić, skąd taka decyzja oddanego działacza. Zwróćmy uwagę, że Seweryn Czetwertyński był do 1935 roku posłem Narodowej Demokracji, która – jak sądzić – mocno wspierała WTC. Jednakże w 1932 roku WTC dostało się pod wpływ Myśli Mocarstwowej; organizacji pilsudczy-

renie” i „Iskrze”. Wstępnie planowano budowę nowego wejścia do wolskiej dzielnicy zwanej nomen omen – Kolo, ale schyłek tej odmiany kolarstwa w Warszawie był już widoczny. Jeszcze na Igrzyska Olimpijskie w 1928 roku pojechało 7 kolarzy ze stolicy, z których 4 to torowcy (Józef Lange, Józef Oksiulczyk, Stanisław Podgórski i Ludwik Turowski). W następnych igrzyskach kolarzy torowych z Warszawy już nie było.



Fot. 10. Eugeniusz Michalak („Sokół”, WTC, „Legia”, „Fort Bema”, „Syrena”) był kolarzem wszechstronnym i równie dobrze ścigał się na torze, jak i na szosie. Na zdjęciu na Dynasach w 1933 roku podczas rekordowej jazdy na 100 km za motorem („Raz, dwa, trzy...”)

Od połowy lat dwudziestych coraz popularniejsze stawały się wyścigi szosowe. Trzeba jednak podkreślić, że o jakiejś specjalizacji nie było jeszcze mowy, zarówno na torze, jak i na szosie ścigali się ci sami kolarze.

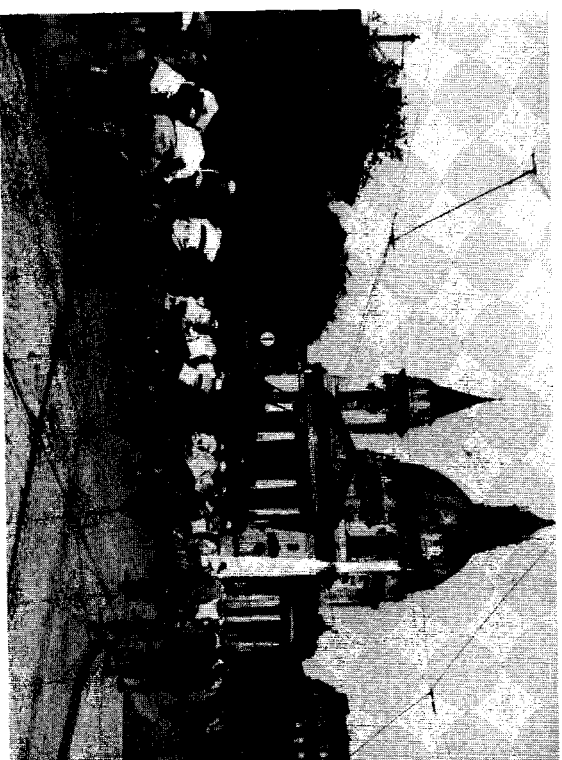
I tak w 1925 roku z inicjatywy „Expresu Porannego” przy współudziale WTC rozegrano pierwsze uliczne zawody kolarskie. Trasa prowadziła przez centralne place i ulice stołeczne, a wyścig zgromadził tłumy publiczności. Przywiązanie do kolarstwa torowego dało o sobie na tych zawodach znać, bowiem organizatorzy zaplanowali mecie na stadionie na Dynasach, a kolarze kończyli wyścig po przejechaniu 7 okrążeń toru dynasowskiego, co powodowało niemiłą bałagan na finiszu⁸. W tym samym roku redakcja „Stadionu” zapoczątkowała cykl imprez dla nowicjuszy o nazwie „Pierwszy Krok Kolarski”⁹, a trasę wyliczono po jednej z nielicznych dobrych dróg podwarszawskich – na szosie

kowskiej. Prezesem WTC został Rommund Piłsudski. Czyż więc Seweryn Czetwertyński dalej miał wspierać WTC, które znalazło się pod wpływami sanacji?

⁸ „Przegląd Sportowy” 1925, nr 21 s. 14.

⁹ Podobne zawody redakcja przeprzewadzała w innych dyscyplinach, np. w boksie, zapasach, pływaniu.

do Legionowa. Obie imprezy były wyścigami jednoetapowymi, ale zachęceniu sukcesami propagandowymi tych zawodów działacze kolarscy z Warszawy zorganizowali w sierpniu tegoż roku pierwszy kilkuetapowy Wyścig Dookoła Województwa Warszawskiego. Wyścig ten, mimo że nie ukończyła go niemal połowa kolarzy (19 z 42 startujących) i że przeciętna prędkość nie budziła entuzjumu (zwycięzca na etapie łowicz-Warszawa jechał z prędkością 23 km/podł.), uznano za udany.



Fot. 11. Start honorowy w Wyścigu do Morza Polskiego w 1935 roku. Kolarze w centrum Warszawy na placu Trzech Krzyży

Prawdziwym przełomem w dziejach kolarstwa szosowego był urządzony w 1928 roku z inicjatywy WTC i „Przeglądu Sportowego” wieloetapowy I Wyścig Dookoła Polski. Wykorzystano tu doświadczenia z kilku wspomnianych już warszawskich wyścigów szosowych. Wyścig Dookoła Polski udał się, ale był imprezą kosztowną i do 1939 roku organizowano go jeszcze tylko czterokrotnie. Tour de Pologne, z wyjątkiem pierwszego wyścigu, wygrywali reprezentanci stolicy i oni głównie znajdowali się w pierwszej dziesiątce¹⁰. Nie był to przypadek, bowiem szosowcy z Warszawy w latach trzydziestych tworzyli trzon reprezentacji kraju i wygrywali najbardziej prestiżowe wyścigi krajowe: Wyścig do Morza Polskiego, Szosowe Mistrzostwa Polski itp. Nic zatem dziwnego, że na Igrzyska Olimpijskie w 1928 roku wyjechało 3 szosowców z Warszawy (Euge-

¹⁰ B. Tuszynski, 70 lat Tour de Pologne, Warszawa 1999.

niesz Michalak, Julian Popowski i Józef Stefański), a w 1936 roku o dwóch więcej (Mieczysław Kapiak, Wiktor Olecki, Wacław Starzyński, Eugeniusz Targoński i Stanisław Zieliński).



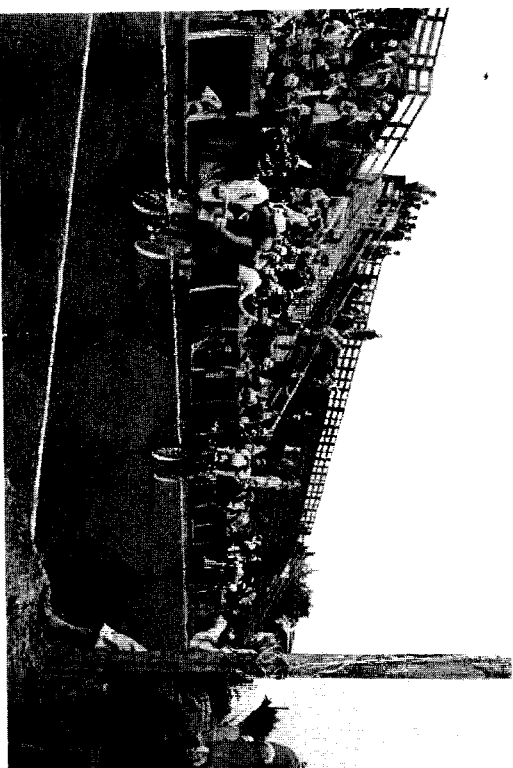
Fot. 12. Kolarz KS „Jur” Józef Kapiak wraz z małżonką po zakończeniu w 1938 r. w stolicy etapie Wyścigu do Morza Polskiego

Warszawski Okręgowy Związek Kolarski był nie tylko najmocniejszy pod względem sportowym, lecz także najliczniejszy. W 1933 roku należało do niego ok. 20 klubów stołecznych¹¹. Warszawski okręg lub poszczególne jego kluby wielokrotnie organizował lokalne wyścigi, np. Dookoła Dzielnicy Wola („Orkan”), Wyścig AKS, Dookoła Pragi („Iskra”). Terenami wyścigowymi były względnie dobre odcinki szos podwarszawskich w rejonie Jabłonny i Strugi lub na szosie poznańskiej do Sochaczewa. W latach trzydziestych coraz częściej patronat nad imprezą oprócz wspomnianych redakcji „Przedsiębiorstwa Sportowego”, „Stadionu”, „Expressu Porannego” czy też „Rzeczpospolitej” i „Raz, dwa, trzy” obejmowały firmy zajmujące się produkcją sprzętu dla kolarzy, jak choćby „Tudor” Piastów (utrzymujący klub „Piastów” z Piastowa) czy „Ormuude” Marki (finansująca lokalną „Marcovię”).

O powszechnym zainteresowaniu kolarstwem w stolicy mogą świadczyć czasopiśma o tematyce cyklistycznej wydawane w Warszawie w okresie międzywojennym. Były to: „Kolarz Polski” (1926–27), „Kolarz” (1932), „Kolarz

¹¹ *Rocznik Sportowy 1934*. Warszawa 1934. *Rocznik ten wbrew tytułowi podawał dane za rok 1933*.

i Motocyklista” (1935–39), „Sport Kolarski” (1935–39)¹². O popularności świadczyła też... wytyczona ok. 1930 roku na Mokotowie ulica nazwana Kolarską.



Fot. 13. Finisz na stadionie „Polonii” podczas Wyścigu do Morza Polskiego w 1939 r. Metę przekracza zwycięzca Zygmunt Wisznicki z KS „Polonia”



Fot. 14. Rozdanie nagród po Wyścigu do Morza Polskiego w 1939 r.

¹² B. Tuszyński, *Prasa i sport 1881–1981*, Warszawa 1981, s. 499 i 508.

Kolarstwo szosowe w Warszawie w latach trzydziestych najmocniej rozwijały kluby fabryczne, które umożliwiając dogodne warunki treningowe, kaperowały najlepszych kolarzy. Opieka finansowa nad kolarzami dawała podstawy do zarzutu o zawodowstwo, ale tylko niektórzy kolarze oficjalnie porzucili amatorswo (np. Henryk Szamoto). Do najważniejszych klubów fabrycznych należały: „Skoda/Okęcie”¹³, „Fort Bema” (klub pod opieką Związku Strzeleckiego), „Orkan”, „Lauda”, „Iskra”, w mniejszym stopniu PZL, „Bielany”, „Rywał”, „Z klubów pozafabrycznych wyróżnić trzeba „Legię”, AKS, „Jura”, a pod koniec okresu międzywojennego „Syrenę” i „Polonię”. Przez krótki okres (ok. 1935 roku) dobrych kolarzy miała „Warszawianka”, co zawdzięczała swojemu prezesowi płk. Leopoldowi Goeblowi, który był zarazem prezesem PZTK. Kluby robotnicze tylko w nielicznych wypadkach tworzyły liczące się zespoły kolarskie. Należały do nich kluby pionu CZROS: „Tramwajarz”, „Prąd”, „Ursus” i przede wszystkim „Świt”¹⁴.

Do najlepszych kolarzy warszawskich zaliczyć możemy: Eugeniusza Michalaka, braci Mieczysława i Józefa Kapiaków, Jerzego Lipińskiego, Zygmunta Wisznickiego, Bolesława Napierale, Stanisława Zielińskiego, Stanisława Wasilewskiego, Artura Pusza, Józefa Oksiułtę, Eugeniusza Targońskiego, Wiktora Oleckiego, Józefa Stefańskiego i Franciszka Kiebasę. Wszyscy wymienieni byli członkami kadry narodowej¹⁵.

Równoległe z kolarstwem sportowym rozwijała się turystyczna odmiana tej dyscypliny. Turysty z towarzystwa cyklistów jeszcze przed I wojną stawali się w Warszawie sławni. Taką turystyczną sławę zdobył członek WTC Jan Skrodzki, przejeżdżając na rowerze w 1895 roku ok. 12 tysięcy km. Kolarze WTC w ramach turystycznych wypraw odwiedzili między innymi: Pragę, Neapol, Genewę i Wiedeń. Za wycieczny najlepszym kolarzom fundowano dyplomy i nadawano medale, tak więc wymiar rywalizacji był tak jak w sporcie bardzo ważny.

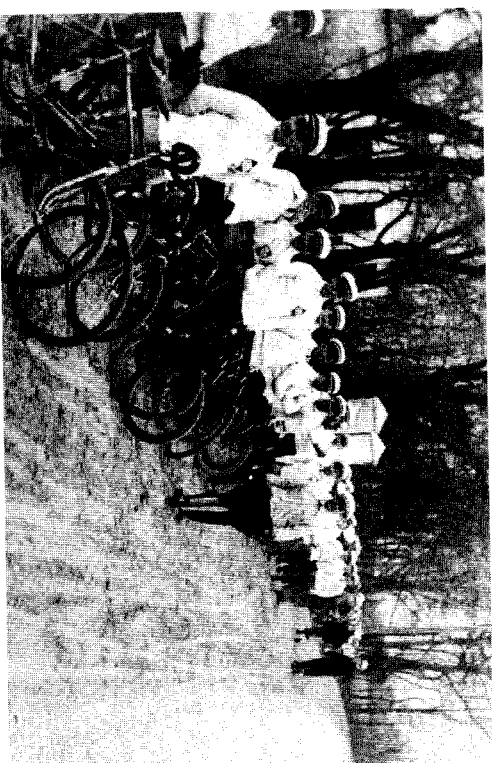
Po uzyskaniu niepodległości przez Polskę powstały Polskie Towarzystwo Krajoznawcze (w 1919 r.) i Żydowskie Towarzystwo Turystyczne (1926), ale funkcjonowanie tych towarzystw nie osłabiło działalności klubów sportowych na polu turystyki rowerowej. Na pewno koła turystyczne działały w sekcjach kolarskich: „Piastowa”, WTC, TC „Pruszków”, „Tramwajarza”, „Kadry”,

¹³ Klub Kulturarno-Sportowy „Skoda” w 1936 zmienił nazwę na obowiązującą do dziś – „Okęcie”.

¹⁴ Były to kluby sympatyzujące z politykiem PPS Rajmundem Jaworowskim, który w 1929 roku dokonał secesji w partię socjalistycznej, tworząc nową o nazwie: PPS Dawna Frakcja Rewolucyjna. Partia ta stworzyła pion Centralę Związków Robotniczych Organizacji Sportowych (CZROS) dla klubów sportowych znajdujących się pod wpływem R. Jaworowskiego.

¹⁵ B. Tuszyński, *Od Dynasów do Szurkowskiego*, Warszawa 1986, oraz tego samego autora *100 lat Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów, 100 lat kolarstwa polskiego*, Warszawa 1986.

„Gwiżdzy”, „Promienia”, „Fortu Bema”, „Iskry”, „Haganah”, „Pwattu”, „Marmontu”. W jednym z klubów – KS „Świecie” uprawianie kolarstwa zaczęło się od sekcji turystycznej.



Fot. 15. Wycieczki Klubu Sportowego Związku Strzeleckiego „Piastów” do Otwocka i do Raszyna w 1935 i 1937 roku (OSP-Piastów)



Fot. 16. Wycieczka Klubu Sportowego Związku Strzeleckiego „Piastów” do Raszyna 27 września 1936 r.

Wielkie wyprawy rozsławiały kluby, ale krótkie, jednodniowe eskapady za miasto też mogły przynieść splendor. Wycieczki rowerowe jednolicie ubranych kolarzy (większość klubów miała swoje galowe stroje) WTC, „Makabi”,

„Piastowa”, TC „Pruszków” czy „Sokołów”, liczące nieznaczko blisko 100 kolarzy, musiały robić wrażenie. Czasami podczas takich krótkich wycieczek urządzano dodatkowe atrakcje, jak konkursy wiedzy historycznej czy śpiewu. Niekiedy wycieczki kolarskie szczególnie celebrowano. Np. z okazji uroczystości WTC (50-lecie) lub z okazji rozpoczęcia sezonu wycieczka taka rozpoczynała się lub kończyła w zależności od scenariusza od mszy świętej i uroczystej akademii. Rzecz jasna, nie dotyczyło to klubów żydowskich („Makabi”, „Haganah”, „Hakoah”, „Gwiazda”) czy będących pod wpływami PPS („Skra”, „Marymont”, „Sarmata” i „Drukarz”), gdyż te kluby na swój sposób celebrowały rozpoczęcie sezonu.

Wymiar rywalizacji przestał być z czasem tak ważny jak przed 1918 rokiem, choć nadal nagradzono za najdłuższą albo najciekawszą trasę. „Świt” wprowadził na przykład specjalne notatniki (Kalendarze), w których sportowcy-turyści wpisywali przebieg swojej wycieczki.¹⁶

Oprócz walorów wypoczynkowych, patriotycznych i zdrowotnych dostrzeżono także zalety integracyjne. „Drukarz” na przykład, dysponujący niewielką sekcją kolarską, postanowił w oparciu o nią stworzyć sekcję turystyczną. Dlatego apelował do kolegów, zwłaszcza starszych a jeżdżących na kole, nie wstydzić się zgłaszać swojej akces, a z pewnością powstanie sekcja, która przyniesie Wam wiele zdrowia i teżżny miesiąc!¹⁷



Fot. 17. Towarzystwo Cyklistów w Pruszkowie podczas zlotu sokolów w 1935 roku w podwarszawskim Pruszkowie

¹⁶ Np. „Kalendarzyk sekcji kolarskiej RKS Świt”, Warszawa 1929 (BN).
¹⁷ „Drukarz Związkowiec” 1939, nr 8, s. 1.

Weekendowe wyprawy rowerowe za miasto organizowały też kluby fabryczne: „Orkan”, „Fort Bema”, PWAAT, „Skoda/Okęcie”. Tak więc oskarżane o bezwzględne dążenie do rekordów kluby fabryczne w tym przypadku spełniały rolę związków zawodowych dbających o kondycję pracowników firmy.

Jak napisałem powyżej, turystyka rowerowa rozwijała się równolegle z kolarstwem jako dyscypliną sportową. Czasem nawet od turystyki zaczęła swój żywot sekcja kolarska. Niestety, w przypadku najbardziej zastrzeżonego klubu – WTC było odwrotnie. Po zaoraniu stadionu kolarskiego na Dynasach w 1937 roku ponad 50-letnie towarzystwo, pozbawione siedziby, zaprzestało rywalizacji sportowej i przez ostatnie dwa lata przedwojennej RP prowadziło jedynie działalność turystyczną dla coraz mniejszego kręgu swych starych i oddanych członków.

Omarwiając ewolucję kolarstwa w Warszawie, należy zwrócić uwagę na tę dziedzinę sportu rowerowego, która w Warszawie zupełnie się nie przyjęła. W 1932 roku goszczono na Dynasach zespoły piłki rowerowej ze Śląska. Po rozegraniu kilku pokazowych spotkań okazało się, że warszawska publiczność nie upodobowała sobie tej nowej dyscypliny i w efekcie piłka rowerowa nie zrootniła się w stolicy.

Summary

Evolution of cycling in Warsaw in the years 1918–1939

At the very beginning cycling tourism in Poland was developing equally with cycling as a sports discipline. Sometimes a cycling section had its beginnings from tourism. Unfortunately, in the case of the most distinguished club – WTC, it was the other way round. After having ploughed a stadium in Dynasy in 1937, a 50 year old society without registered office stopped a sports competition. For the last 2 years of prewar Republic of Poland it conducted a tourism activity for its old and devoted members. We should also pay attention on this discipline of cycling that was not accepted by fans in Warsaw. In 1932 a team from Silesia which played a ball on bikes came to Dynasy. After playing a few matches it turned out that Warsaw fans did not adapt this new discipline. All in all this discipline did not root in the capital of Poland.